VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Obrony Narodowej**
(nr 87)
z dnia 27 lutego 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Obrony Narodowej (nr 87)

27 lutego 2018 r.

Komisja Obrony Narodowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Michała Jacha (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek obrad:

– rozpatrzenie informacji ministra obrony narodowej na temat stanu realizacji pozyskania samolotów M-346 MASTER w ramach Zintegrowanego Systemu Szkolenia Zaawansowanego;

– sprawy bieżące.

W posiedzeniu udział wzięli: **Wojciech Skurkiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej wraz ze współpracownikami, płk **Mariusz Fryc** przedstawiciel Departamentu Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego, **Ryszard Nojszewski** przedstawiciel Departamentu Obrony Narodowej Najwyższej Izby Kontroli, kmdr **Wiesław Banaszewski** przewodniczący Konwentu Dziekanów Korpusu Oficerów Zawodowych Wojska Polskiego oraz **Paweł Rodzoś** stały doradca Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Michał Madaj, Kamil Strzępek, Jacek Zientarski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Obrony Narodowej. Jeśli można, to proszę ciszej. Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia obejmuje rozpatrzenie informacji ministra obrony narodowej na temat stanu realizacji pozyskania samolotu M-346 Master w ramach Zintegrowanego Systemu Szkolenia Zaawansowanego.

Stwierdzam kworum oraz przyjęcie protokołu z 76. posiedzenia Komisji wobec niewniesienia do niego zastrzeżeń.

Witam zaproszonych gości. Witam pana Wojciecha Skurkiewicza sekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej. Witam pana generała brygady Mirosława Jemielniaka pełniącego obowiązki inspektora Sił Powietrznych, pana pułkownika Waldemara Bogusławskiego zastępcę szefa Inspektoratu Uzbrojenia, pana pułkownika Tadeusza Pieciukiewicza szefa Oddziału F-16 w Inspektoracie Uzbrojenia, pana pułkownika Jarosława Czajkę starszego specjalistę w Zarządzie Wojsk Lotniczych. Witam pana komandora Wiesława Banaszewskiego reprezentującego Konwent Dziekanów Korpusu Oficerów Zawodowych Wojska Polskiego, pana pułkownika Mariusza Fryca z Biura Bezpieczeństwa Narodowego oraz pana Ryszarda Nojszewskiego z Najwyższej Izby Kontroli.

Temat dzisiejszego posiedzenia jest chyba rozpatrywany po raz pierwszy. Temat samolotu M-346 to rzecz istotna z punktu widzenia szkolenia, a szczególnie szkolenia Sił Powietrznych. Panie ministrze, bardzo proszę o przedstawienie informacji na ten temat.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Wojciech Skurkiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Pokrótce przedstawię informację. Poproszę również o jej uzupełnienie pana pułkownika Bogusławskiego zastępcę szefa Inspektoratu Uzbrojenia w Ministerstwie Obrony Narodowej. Poproszę również pana generała Jemielniaka inspektora Sił Powietrznych o przedstawienie informacji dotyczących szkolenia, w tym również szkolenia na samolotach M-346 Master.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, samoloty M-346 Master są zasadniczym elementem Zintegrowanego Systemu Szkolenia Zaawansowanego, którego pozyskanie

zapewni Siłom Powietrznym osiągnięcie zdolności operacyjnej do zaawansowanego szkolenia pilotów przewidzianych do służby na samolotach wielozadaniowych.

System AJT – bo jest on tak nazywany, tak określany – obejmuje 8 samolotów M-346 Master. Przypominam, że ich zakup został dokonany w ramach programu o kryptonimie „Bielik". Obejmuje także pakiet szkoleniowy, czyli symulatory, komputerowy system wspomagania szkolenia, szkolenie pilotów oraz personelu technicznego i logistycznego oraz pakiet logistyczny, w skład którego wchodzi sprzęt naziemnej obsługi, części zamienne, informatyczny system wsparcia eksploatacji oraz cała dokumentacja techniczna. Umowa na dostawę systemu AJT została podpisana 27 lutego 2014 r. z włoskim producentem Alenia Aermacchi – obecnie jest to firma „Leonardo" – po postępowaniu przeprowadzonym w trybie konkurencyjnym, zgodnie z ustawą – Prawo zamówień publicznych. Wartość umowy to 1432 mln zł brutto.

Jeżeli chodzi o stan realizacji tego zadania na chwilę obecną, to szkolenie personelu zostało przeprowadzone w wymaganym umową wymiarze. Przeszkolono 16 pilotów i 123 techników. Pozostało przeszkolenie 2 pilotów do wykonywania oblotów technicznych samolotów. Kurs jest planowany w drugiej połowie br. Warunkiem jego rozpoczęcia jest osiągnięcie przez pilotów wytypowanych do przeszkolenia nalotu 100 godzin na polskiej wersji samolotu M-346. Dostawy sprzętu są – niestety – realizowane z opóźnieniem wynikającym z winy wykonawcy. Dostarczone w listopadzie 2016 r. 2 samoloty M-346 nie przeszły wymaganych testów weryfikacyjnych. Stwierdzono brak realizacji niektórych wymaganych funkcji przez ich pokładowy system symulacji. Odbiór samolotów wstrzymano do czasu usunięcia wymienionych braków. Ponowne testy przeprowadzono w październiku 2017 r. Zakończyły się one wynikiem pozytywnym, w związku z tym przystąpiono do odbioru samolotów.

Do 15 grudnia 2017 r. zostały odebrane wszystkie samoloty, czyli 8 sztuk. Odbiór samolotów umożliwił rozpoczęcie praktycznego szkolenia w powietrzu w kraju. Można powiedzieć, że do chwili obecnej w 41. Bazie Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie na samolotach M-346 osiągnięto nalot przekraczający 20 godzin. Kontynuowany jest odbiór dostaw pozostałego sprzętu. W pierwszym kwartale 2018 r. przewidziany jest odbiór symulatora pilotażowego części zadań, komputerowego systemu wspomagania szkolenia oraz elementów pakietu logistycznego. W dalszej kolejności zostanie odebrany kompleksowy symulator lotu oraz pozostałe elementy pakietu logistycznego. Zakończenie dostaw jest przewidziane na początek czwartego kwartału 2018 r. Z powodu opóźnienia dostaw – oczywiście – naliczane są kary umowne. Ich wartość według stanu na dzień 16 lutego 2018 r. przekracza 145 mln zł.

Część środków przeznaczonych na sfinansowanie systemu AJT, zaplanowanych na 2017 r., przeniesiono na rok bieżący – na 2018 r. – jako środki niewygasające, które są do wykorzystania do końca marca br. W dniu 19 grudnia 2017 r. uruchomiono postępowanie w trybie zamówienia z wolnej ręki na dostawę 4 dodatkowych samolotów z opcją na dalsze 4 szt. wraz z pakietem logistycznym i zwiększeniem funkcjonalności symulatorów. Obecnie prowadzone są negocjacje z przedstawicielami wykonawców, czyli z firmą „Leonardo". Panie pułkowniku, jeżeli jest coś do uzupełnienia, to bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Bardzo proszę, panie pułkowniku.

Zastępca szefa Inspektoratu Uzbrojenia płk Waldemar Bogusławski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, uzupełniając informację w zakresie nowej umowy dodam, że przewidujemy zakończenie negocjacji i podpisanie umowy do końca marca br. Natomiast uzupełniając informacje w stosunku do starej umowy powiem, że całkowite zrealizowanie dostaw, zrealizowanie szkolenia i rozliczenie umowy nastąpi na przełomie trzeciego i czwartego kwartału br.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Dziękuję bardzo, panie pułkowniku. Panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli, to bardzo prosiłbym o oddanie głosu panu generałowi Jemielniakowi, inspektorowi Sił Powietrznych, żeby mógł przedstawić również cały system szkolenia, jeżeli chodzi o to, co odbywa

się w 41. Bazie Lotnictwa Szkolnego i o tym, jak ta procedura będzie wyglądała w odniesieniu do samolotów M-346 Master.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie generale.

P.o. inspektora Sił Powietrznych gen. Mirosław Jemielniak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zakupiony samolot M-346 ma zastąpić samolot polskiej produkcji TS-11 „Iskra", którego użytkowanie kończy się już za 2 lata. Samolot M-346 jest nie tylko statkiem powietrznym. To jest cały system szkolenia, który zaczyna się od szkolenia w trenażerach, w symulatorze, w pełnym symulatorze lotu. Należy dodać, że pełny symulator lotu to symulator, który w pełni odzwierciedla wykonywanie lotu na realnym samolocie. Fizjologiczne i inne odczucia pilota są takie same, jak w powietrzu. Zakup tego systemu jest związany z ekonomią. Szkolenie w symulatorze jest drogie, ale jest dużo bezpieczniejsze i daje pełne możliwości szkolenia.

Samolot M-346 w przyszłości będzie wkomponowany w cały system szkolenia lotniczego. System będzie polegał na tym, że podchorąży czy student będzie przechodził wstępne szkolenie na małych samolotach sportowych. Będzie to tzw. szkolenie weryfikacyjne, oceniające przydatność podchorążego do dalszego szkolenia. Należy dodać, że podchorąży przechodzi szkolenie w Akademickim Ośrodku Szkolenia Lotniczego w Dęblinie, gdzie wykonuje loty na małych samolotach i uzyskuje uprawnienia pilota cywilnego na poziomie poniżej poziomu pilota zawodowego. Uzyskuje nalot ok. 60–80 godzin. Następnie będzie się przesiadał na samolot PZL-130 „Orlik". Jest to samolot turbośmigłowy polskiej produkcji.

Po uzyskaniu nalotu ok. 80–120 godzin podchorąży będzie się przesiadał na samolot szkolenia zaawansowanego M-346. Ten samolot daje już możliwość szkolenia na poziomie zaawansowanym z użyciem uzbrojenia, którego tak naprawdę nie posiada. Jego systemy informatyczne w pełni zastępują przeprowadzenie takiego realnego szkolenia. Pilot będzie mógł np. walczyć z przeciwnikiem obrony powietrznej, której realnie nie trzeba rozstawiać na ziemi czy realnie uruchamiać, ponieważ jej zaprogramowanie jest możliwe w tym samolocie. Jest to również możliwe w stosunku do rakiet powietrze-powietrze, powietrze-ziemia, a nawet do walki z obiektami na morzu, które można zaprogramować.

Po uzyskaniu ok. 80–120 godzin nalotu, w tym 50 godzin na symulatorze, pilot będzie mógł się szkolić na samolocie F-16. Będzie mógł bezpośrednio podjąć szkolenie na samolocie F-16 z pominięciem szkolenia, które obecnie realizujemy w Stanach Zjednoczonych. Nie jest to szkolenie tylko na samolocie F-16, ale w sumie na 3 samolotach. Najpierw na samolocie szkolnym, później na samolocie F-16 w wersji AB – na samolotach starych – a dopiero później na samolocie F-16 Block 52, który posiadamy. Wykorzystanie samolotów M-3346 zapewni nam unikatową nie tylko w Europie możliwość narodowego szkolenia na samolocie odrzutowym. Praktycznie w Europie nikt takiej możliwości nie posiada. Duże znacznie ma tutaj ekonomia, ponieważ nie musimy wykorzystywać uzbrojenia, realnych poligonów i masy ludzi. Ten samolot zapewnia taką możliwość.

Szkolenie w symulatorze jest tutaj szkoleniem dominującym. Ostatni etap szkolenia czy wykonywania danego ćwiczenia odbywa się w realnym samolocie. W związku z tym powinno znacznie wzrosnąć bezpieczeństwo lotu. Wszystkie elementy, które pilot będzie trenował w samolocie, zostaną wcześniej przetrenowane w symulatorze pełnym. Myślę, że to tyle. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Dziękuję bardzo, panie generale. Panie przewodniczący, jesteśmy do państwa dyspozycji, jeśli będą pytania.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Jako pierwsza zgłosiła się pani Bożena Kamińska. Bardzo proszę.

Poseł Bożena Kamińska (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie generale, panowie oficerowie, Wysoka Komisjo, tak naprawdę mam pytanie do pana generała, mając na względzie to, że w informacji widzimy, że 2 samoloty szkoleniowe M-346 mieliśmy już w końcu 2016 r. Cała wartość umowy, to blisko 1,5 mld zł. Czyli jeden taki samolot szkoleniowy, to blisko 200 mln zł. Chciałam zapytać, czy na tych 2 samolotach, które mieliśmy, przez te 2 lata były prowadzone szkolenia? Czy były one wykorzystywane do prowadzenia szkoleń, a jeżeli nie, to dlaczego? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Czy są jeszcze jakieś pytania? Bardzo proszę, pan minister Mroczek.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie generale, szanowni państwo, z całą pewnością sfinalizowanie pozyskania tego samolotu do szkolenia jest ważnym działaniem z punktu widzenia budowania narodowego potencjału szkolenia personelu latającego czy pilotów. Natomiast w tym kontekście nasuwają się pytania. Wiem, że wszyscy interesowaliśmy się tą sprawą, że producent nie wywiązał się z dostawy sprzętu zgodnego z konfiguracją czy specyfikacją. Chodziło o elementy symulacji uzbrojenia. Jak rozumiem, to było powodem niekompletnego wyposażenia tego samolotu. Czy ministerstwo przyjęło rzeczywiście najlepszy sposób załatwienia tej sprawy? Mamy roczne opóźnienie w realizacji. Doszło do rocznego opóźnienia w zakresie realizacji tego kontraktu. Dwa samoloty stały w hangarze przez cały rok. Nie rozpoczęto zgodnie z harmonogramem zaplanowanego procesu szkolenia i przygotowywania instruktorów. Chciałbym dopytać, czy z punktu widzenia załatwienia sprawy z dostawcą to było rzeczywiście właściwe załatwienie sprawy?

Druga rzecz. Chciałbym spytać, kto odpowiada za wdrożenie tego sprzętu, tego samolotu do służby? Czy w tym zakresie pełną odpowiedzialność ma baza? Czy odpowiedzialność jest na poziomie Inspektoratu Sił Powietrznych? Czy jest jakiś zespół działający na wzór zespołu do spraw wdrożenia samolotu F-16? Mam świadomość, że skala zadania jest zupełnie inna. Czy skrzydło i baza lotnictwa szkolnego zostały w tym zakresie zostawione same sobie? Czy działa jakiś zespół wdrożeniowy, np. przy dyrektorze programu modernizacyjnego? Jest pytanie, jak ten element większego systemu, na który wskazywali pan generał i pan minister, będzie realizowany? Czy – najkrócej mówiąc – po roku opóźnienia, w tej chwili to wdrażanie będzie płynne? Chciałbym konkretnie wiedzieć, kto odpowiada za wdrożenie tego samolotu do służby.

I wreszcie ta opcja. Jeśli dobrze pamiętam, jest to chyba nawet opisane w materiale, który państwo nam przygotowali. Przetarg, który został rozstrzygnięty, mówił o 8 samolotach z opcją na kolejne 4. Teraz słyszę o postępowaniu, które zostało uruchomione. Co to jest za postępowanie? Czy ten zakup prowadzicie w ramach opcji, czy jest to zupełnie oddzielne postępowanie, w którym chcecie pozyskać 4 samoloty z opcją na kolejne 4? To, po pierwsze. Prosiłbym o informację, na jakiej zasadzie prowadzone jest to nowe postępowanie. Ale przede wszystkim jest tak, że te samoloty z pierwszej partii nie zostały jeszcze odebrane. Nie zostały wdrożone do służby. Na podstawie jakich analiz doszli panowie do wniosku, że już w tej chwili jest potrzeba skorzystania z tej opcji? Dlaczego jeszcze zanim wdrożyliście te 8 samolotów uznaliście, że już trzeba pozyskiwać kolejne samoloty?

Nie chciałbym, żeby moje pytania przyćmiły tezę ogólną, że bardzo ważne jest to, że wreszcie ten samolot został odebrany, że jest szansa, żeby Polska czy nasze Siły Powietrzne zbudowały kompleksowy system… Panie pośle, prosiłbym, żeby pan to jakoś wyciszył. Trwa posiedzenie Komisji. Wcale się nie denerwuję, tylko niech pan wyciszy ten telefon. Dziękuję bardzo.

W związku z tym najważniejsze jest to, że ten samolot jest wdrażany. Mam nadzieję, że skutecznie zostanie zrealizowany plan w tym zakresie, który był wcześniej założony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Czy jeszcze są chętni do zabrania głosu? Nie ma. W takim razie bardzo proszę, panie ministrze czy panie generale.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeżeli mówimy o tej opcji „8+4", a być może i o kolejnych samolotach, to jest to podyktowane tym, że roczny nalot na jednym samolocie, to ok. 100 godzin. Jest to od 80 do 120 godzin. Biorąc pod uwagę liczbę podchorążych i czas niezbędny na bieżącą obsługę można powiedzieć, że takie są potrzeby. 41. Baza Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie jest w pełni przygotowana do tego, żeby odbywało się w niej szkolenie na samolotach M-346. Zainwestowaliśmy – my, jako państwo polskie – setki milionów złotych w przygotowanie tej bazy, żeby odbywało się to na określonym, wysokim poziomie.

Powracając do historii, powiem, że dwa pierwsze samoloty, jak wspomniał pan przewodniczący, przez rok były w hangarze. Było to podyktowane tym, że były błędy w oprogramowaniu, jak pan słusznie zauważył. Mówiąc w sposób prosty i obrazowy te samoloty nie widziały uzbrojenia. Zależało nam na tym, żeby były w pełni przygotowane do tego, żeby szkolić podchorążych. Nie jest prawdą, że one stały, że czekaliśmy na kolejne dostawy i nic się nie działo. W ramach tej umowy, którą pan przewodniczący pewnie bardzo dobrze zna, odbywały się szkolenia. Z jednej strony były to szkolenia instruktorów – tych 16 instruktorów, o których wspominałem – jak również szkolenia techników. Przeszkolonych zostało 123 techników. Nie było tak, że nic nie robiliśmy. Pracowaliśmy. Czekaliśmy na możliwość rozpoczęcia szkolenia na tych samolotach. Dziś mamy 8 sztuk. Jesteśmy już praktycznie przygotowani do tego, żeby rozpocząć szkolenia. Dlaczego jeszcze nie odbywa się szkolenie podchorążych na tych samolotach? Myślę, że szczegóły przedstawi pan generał.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Bardzo proszę, panie generale.

P.o. inspektora Sił Powietrznych gen. Mirosław Jemielniak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na tych dwóch samolotach nie mogły być wykonywane realne loty, ponieważ te samoloty nie zostały przyjęte. Po prostu nie były polskie. O tym szerzej powie pewnie pan pułkownik Bogusławski. Odpowiadając na drugie pytanie – kto odpowiada za wdrożenie? – powiem, że – oczywiście – odpowiada za to 4. Skrzydło Szkolne. Nadzór nad tym prowadzi Inspektorat Sił Powietrznych. Nie ma takiego ciała, jakie było wcześniej dedykowane do samolotu F-16. Sprawy są bardzo złożone, ponieważ ten samolot musi zostać wkomponowany w system szkolenia. W dniu wczorajszym wydałem specjalne polecenia do pracy drugiego skrzydła, w którym eksploatowane są samoloty F-16, żeby wspólnie z dowództwem 4. Skrzydła Szkolnego opracować jednolite, wspólne procedury przygotowania, realizacji i omówienia – czyli briefingu – wykonywanych lotów.

Można powiedzieć, że te wszystkie elementy są może nawet trudniejsze niż samo wykonywanie lotów. Samoloty F-16 i M-346 są samolotami przyjaznymi lotnikowi, ale te procedury są bardzo trudne. Wykorzystanie w pełni tego samolotu jest sprawą, która zajmie nam sporo czasu. Mam na myśli wykorzystanie go w pełni. Nie mówię o szkoleniu podstawowym. Trzecie pytanie. Do czego potrzebne nam następne samoloty? Jeżeli pan minister pozwoli, to uzupełnię odpowiedź w ten sposób, że oprócz szkolenia, co jest sprawą podstawową, chcemy, żeby w przyszłości ten samolot bezpośrednio współpracował w powietrzu z samolotami F-16, z samolotami kosztownymi. Chcemy, żeby był wykorzystywany do – jak mówimy w naszym lotniczym żargonie – tzw. podgrywki. W tej chwili samoloty F-16 trenują to między sobą, wykorzystując drogie resursy, godziny i czas. Chcemy, żeby mógł to robić samolot M-346. Osobiście cieszyłbym się, gdyby to była opcja zakupu dalszych 4 samolotów i 4 kolejnych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Jeszcze zastępca szefa Inspektoratu Uzbrojenia, pan pułkownik Bogusławski.

Zastępca szefa IU płk Waldemar Bogusławski:

Szanowni państwo, poprzednie postępowanie było prowadzone na podstawie Prawa zamówień publicznych w trybie negocjacji z ogłoszeniem. Całą procedurę wszczęto 25 lutego 2013 r. Oferty złożyły 3 firmy. Wybrano najkorzystniejszą. W związku z przyjętym trybem oraz zapisami zawartymi w zaproszeniu oraz w całej umowie samoloty musiały spełniać wszystkie określone warunki techniczne, żeby mogły zostać odebrane. Jednocześnie musiały być dostarczone wraz z certyfikatem typu. Dwa pierwsze samoloty, które przyleciały w 2016 r. przechodziły testy kwalifikacyjne. W grudniu te testy zakończyły się wynikiem negatywnym. Samoloty nie przeszły testów. Nie miały symulacji. Nie posiadały również wymaganych dokumentów, wymaganych certyfikatów typu.

Wykonawca podjął pracę nad uzupełnieniem tych braków, nad spełnieniem wszystkich wymagań. Dopiero w październiku 2017 r. przedstawił samoloty, które spełniały te wymagania. Te samoloty przeszły pozytywnie testy i posiadały certyfikat typu. Do grudnia wszystkie zostały odebrane. Jeśli mówimy o umowie z 2014 r., to zamówionych i wynegocjowanych było tylko 8 samolotów. Natomiast w tej umowie była informacja o możliwości pozyskania 4 kolejnych samolotów. Nie było to prawem opcji. Prawo opcji negocjujemy obecnie w nowej umowie. Przy prawie opcji umowa będzie zawierała wszelkie zobowiązania wykonawcy, wszelkie koszty związane z zasadniczą dostawą, a także wszelkie koszty związane z rozszerzeniem o prawo opcji. W momencie, kiedy będziemy podpisywać umowę będziemy już wiedzieć wszystko, łącznie z terminami i kosztami związanymi z realizacją pełnego zamówienia w określonym czasie, po zgłoszeniu i potwierdzeniu prawa opcji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Jeszcze pan minister Mroczek z dodatkowym pytaniem.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

W odniesieniu do tych pytań, które zadałem, prosiłbym jednak o bardziej precyzyjną odpowiedź, bo przecież spotkaliśmy się właśnie po to, żeby sobie wyjaśnić wszystkie kwestie w tej sprawie. Panie generale, z zadowoleniem przyjmuję pana informację o działaniach związanych z wdrożeniem samolotu i o współpracy między skrzydłami i o bezpośrednim nadzorze Inspektoratu Sił Powietrznych. Natomiast chciałbym się dowiedzieć – i jest to pytanie do pana ministra lub do pana generała – na podstawie czyjej rekomendacji podjęto przetarg? Na podstawie jakiego dokładnie opracowania? Kto stworzył dokument? Kto rekomendował pozyskanie 4 bądź 8 dodatkowych samolotów? Czyja konkretnie była to rekomendacja?

I pytanie do pana pułkownika. Opisywał pan ten tryb. Niech pan powie dokładnie, jaki tryb jest wprowadzony. I ilu jeszcze samolotów dotyczy ten przetarg? Chciałbym to konkretnie usłyszeć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Ja też pozwolę sobie zadać pytanie panu generałowi Jemielniakowi, panie generale, jeśli można. Stwierdził pan, że pełne wykorzystanie samolotów M-346 spowoduje, że podczas szkolenia naszych pilotów samolotów F-16 ominie się pierwszy etap szkolenia na samolotach szkolnych, a być może nawet jeszcze więcej. Jak rozumiem, chodzi tutaj o program szkoleniowy Basic w Stanach Zjednoczonych. Czy tak? Czy to o to chodzi? Czyli chodzi o program Basic. Rozumiem, że po prostu piloci nie będą musieli przechodzić pierwszego elementu tego programu szkolenia. O ile to skróci proces szkolenia przyszłych pilotów samolotów F-16 w Stanach Zjednoczonych?

P.o. inspektora Sił Powietrznych gen. Mirosław Jemielniak:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, chcemy, żeby była możliwość w ogóle wyeliminowania szkolenia w Stanach Zjednoczonych. W tej chwili w Stanach Zjednoczonych pilot szkoli się najpierw na samolocie szkolnym T-38. Następnie przesiada się na samolot F-16 w wersji AB. Dopiero po tym przesiada się na trzeci typ, tj. na samolot F-16 w docelowej wersji. Chcemy to wyeliminować. Do tego należy doliczyć szkolenie językowe i inne szkolenia. Trudno jest powiedzieć, że są to utrudnienia, ale jest to wydłużenie szkolenia. Chcemy to wyeliminować. Trwa to od 2 do 3 lat i kosztuje bardzo dużo.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Tutaj chodzi o…

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Przepraszam. To wchodzi w temat naszej informacji czy nieco go rozszerza. Panie generale, mówi pan, że przygotowują się państwo do tego, żeby zrezygnować ze szkoleń w Stanach Zjednoczonych? Czy tak? Czy chcą państwo zbudować własną kompetencję szkolenia pilotów samolotów F-16 w pełnym zakresie?

P.o. inspektora Sił Powietrznych gen. Mirosław Jemielniak:

Tak. Chciałem to potwierdzić. Dążymy do tego, żeby mieć narodową zdolność do szkolenia na samolocie odrzutowym, unikatową w skali Europy i nie tylko. Nigdy nie będziemy chcieli zakończyć współpracy ze Stanami Zjednoczonymi i z innymi krajami, ponieważ to byłoby ograniczenie rozwoju. Być może będziemy z nimi współpracować na zasadzie kursów, doszkalania czy uzupełnień taktycznych. Natomiast chcemy mieć tę podstawową zdolność. Mamy świadomość, że w tej chwili inne europejskie kraje tego nie mają.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Jeżeli chodzi o pierwszą część pytania, to pan pułkownik Bogusławski już o tym mówił. Panie pułkowniku, proszę to jeszcze raz przedstawić.

Zastępca szefa IU płk Waldemar Bogusławski:

Szanowni państwo, postępowanie uruchomiono 19 grudnia 2017 r. na podstawie ustawy – Prawo zamówień publicznych w trybie zamówienia z wolnej ręki, jako kontynuację dostaw. Zgodnie z otrzymanymi dokumentami postępowanie prowadzone jest na dostawę 4 samolotów – to jest zamówienie zasadnicze – z prawem opcji umożliwiającym rozszerzenie zakupu o kolejne 4 samoloty.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Jeżeli chodzi o pierwsze pytanie, panie przewodniczący, to – oczywiście – mówimy dzisiaj o wymaganiach operacyjnych. Nawet rozmawiałem z panem generałem o tym, czy już sam program „Bielik" nie przewidywał docelowo zakupu 16 maszyn. Jeżeli pan pozwoli, to udzielimy odpowiedzi na piśmie w normalnym, zwyczajowo przyjętym trybie.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Czy są jeszcze jakieś pytania? Proszę bardzo, pan poseł Cyrański.

Poseł Adam Cyrański (niez.):

Mam takie pytanie do pana generała. Powiedział pan, że chcemy stworzyć unikalne kompetencje szkolenia pilotów. Jednocześnie mówimy o szkoleniu polskich pilotów w zakresie 100 godzin, jeżeli chodzi o resurs kształcenia. Czy 16 samolotów wystarczy do tego, żeby przeszkolić polskich pilotów i zdobyć te kompetencje? O jakich rynkach mówimy, jeżeli chodzi o świadczenie tych usług dla żołnierzy z innych krajów Unii Europejskiej?

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie. W takim razie, jeżeli nie ma pytań, zamykam dyskusję. Bardzo proszę o odpowiedź.

P.o. inspektora Sił Powietrznych gen. Mirosław Jemielniak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, nie wiem, czy zostałem dobrze zrozumiany. Pilot kończący wyższą szkołę Sił Powietrznych będzie wyszkolony na poziomie ok. 400 godzin, sumując te godziny, o których mówiłem. Zacznie od 20 godzin nalotu selekcyjnego. Potem będzie szkolony w Akademickim Ośrodku Szkolenia Lotniczego na samolocie PZL-130 „Orlik". Następnie szkolenie na samolocie Master. I na piątym roku, w jednostce, szkolenie na samolocie F-16. To jest bardzo dużo. Nic nie mówiłem, bo nie mamy takich poleceń – i chciałbym, żeby przez jakiś czas tego nie było – o tym, żebyśmy mieli się przygotowywać do szkolenia innych nacji, ponieważ wdrożenie statku powietrznego do eksploatacji jest pod każdym względem bardzo trudne.

W tej chwili ten rok – 2018 r. – poświęcamy na doskonalenie naszych instruktorów. W grudniu br. będziemy chcieli dokonać weryfikacji przyjętych założeń szkolenia programowego. Mając już doświadczenia z tego roku i ze szkolenia we Włoszech, w 2019 r.

będziemy chcieli rozpocząć szkolenie. W tej chwili mamy 2 włoskich instruktorów. Eksploatujemy ich w powietrzu. Nadają naszym pilotom uprawnienia. Wspólnie nabywamy doświadczeń. Myślę, że takie szkolenie dla pilotów z innych państw powinno się odbywać w przyszłości, ponieważ procedury, o których już wcześniej mówiłem – procedury na samolotach F-16 – są w pełni kompatybilne z procedurami NATO. System przygotowania do lotów nie sprawiałby nikomu trudności, a absolwent takiego szkolenia mógłby latać w każdym kraju należącym do NATO.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Panie pośle, 100 godzin, o czym mówiliśmy, to jest średni roczny resurs jednej maszyny. Jest to od 80 do 120 godzin. Mówiłem o tym w kontekście jednego z pytań dotyczących tego, dlaczego było 8 samolotów, a nie np. 12 lub 16, a także tego, dlaczego będziemy kupować więcej tych maszyn.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Proszę państwa, w takim razie wyczerpaliśmy ten temat. Dziękuję wszystkim państwu.

W sprawach bieżących chciałem zaprosić zainteresowanych posłów do udziału w kolejnym spotkaniu Parlamentarnego Forum Obrony Narodowej. Temat jutrzejszego forum, które odbędzie się ok. godz. 17.00 – oczywiście, proszę państwa – po głosowaniach – to „Współczesna percepcja interesów narodowych i celów strategicznych w dziedzinie bezpieczeństwa w kontekście Strategicznego Przeglądu Bezpieczeństwa Narodowego po rekonstrukcji rządu". Spotkanie zaplanowaliśmy na godz. 17.00. Oczywiście, odbędzie się ono parę minut po głosowaniach. Zapraszam zainteresowanych posłów. Jest to bardzo ciekawy temat.

Jeżeli nie ma innych uwag, zamykam posiedzenie Komisji.